



Nr. 2
juni
2011
14. årgang

Fregatten **PEDER SKRAMS** Venner



Venneforeningens blad



Fregatten PEDER SKRAM's Venner

Bestyrelse

Formand

Kommandørkaptajn
Leif Rostgaard Sørensen
Tlf. 49 14 15 39
Email: formand@pederskramsvenner.dk

Næstformand

Seniorsergent L. O. Nielsen
Tlf. 22 32 60 04
Email: l.o.nielsen@ofir.dk

Kasserer

Kaj Aage Sørensen
Tlf. 61 70 86 13
kasserer@pederskramsvenner.dk

Sekretærer

Erik Nygaard og Adam Pomykala.
Email: kontor@pederskramsvenner.dk

Bestyrelsesmedlemmer

Peter Lindstrøm
Tlf. 49 14 73 87
Email: redaktion@pederskramsvenner.dk

Jens Møller

Email: jens.moeller@mail.dk

Kurt Terkelsen

Email: kurts@mail.tele.dk

Adam Pomykala.

Suppleanter

Kaptajnløjtnant Børge Raasthøj
Email: raasthoe@tiscali.dk

Erik Nygaard Sekretær

Email: nygaard_66@msn.com

Radiodivisionen

OZ1RDN

<http://radiodivisionen.pederskramsvenner.dk>

Email

oz1rdn@pederskramsvenner.dk
Leder: Kaj Nielsen OZ9AC
Email: ozniac@jubii.dk

Venforeningens blad

Chefredaktør og ansvarshavende

Kommandørkaptajn
Leif Rostgaard Sørensen

Redaktion

Peter Lindstrøm og Jens Møller
Email: redaktion@pederskramsvenner.dk

Layout og billedredaktion

Finn Hillmose. Email: hillmose@mail.dk

Eftertryk er tilladt med tydelig
kildeangivelse.

ISSN: 1603-5933

Fregatten

PEDER SKRAM's Venner

www.pederskramsvenner.dk

Email: info@pederskramsvenner.dk

Kontor

Elefanten 2, Nyholm,
1439 København K.

Email: kontor@pederskramsvenner.dk

Bank: reg. Nr.: 9570 konto: 0683280

Tryk:

Forsvarets Trykkeri, FLS Korsør.

Næste blad udkommer:

1. juni 2011.

Deadline den 1. maj.

Fregattens adresse

Fregatten PEDER SKRAM
Elefanten 2, Nyholm,
1439 København K
www.pederskram.dk
Email: info@pederskram.dk

Telefon

Fregatten: 32 57 13 16
Henvendelse om særrangementer kan ske på
Telefon 32 57 13 16, hverdage mellem 10 og 14.
Email info@pederskram.dk

Fra redaktøren

Peter Lindstrøm



Samtidig med at dette blad er på gaden, starter en ny spændende besøgssæson på PEDER SKRAM, hvor alle nye tiltag vil åbenbares.

Stig DeGeer næstformand i Fonden Peder Skram har skrevet en interessant artikel om projektet "Museums skibet Fregatten PEDER SKRAM". Hvor han kommer ind på hvordan hans idé blev til virkelighed, og omtaler alle de enkeltpersoner og firmaer der har været involveret. Takket være denne indsats, kan vi idag glæde os over at PEDER SKRAM er bevaret, og består, flot og velholdt.

En anden god historie er "Søslaget i Tsushimastrædet 1905" som beskriver krigen mellem Rusland og Japan, skrevet af forfatteren Torkild Sandbeck.

Det store søslag mellem Rusland og Japan fandt sted i strædet mellem Japan og Korea, en krig som fylder meget lidt i danskernes bevidsthed på trods af, at adskillige danske skibe og mange danskere var involveret. I dette slag deltog bla. den russiske krydser AURORA som mange sikkert kender og har besøgt, hvis de har været turister i Skt. Petersborg.

Til sidst en opfordring. Redaktionen mangler stof, så har du en god historie eller oplevelse som du vil dele med læserne af dette blad, så hører vi gerne fra dig, vi skal gerne bistå med at finde egnede billeder, og redigering af stoffet.

*God fornøjelse med bladet
Peter Lindstrøm*

Indhold

- 2** Redaktionelt
- 4** Formanden har ordet
- 5** Nyt fra Fonden ved Niels Mejdal
- 6** Fra koldkriger til varm historiefortæller af Stig DeGeer
- 18** Søslaget i Tsushimastrædet 1905 af Th. Sandbeck
- 26** Radiodivisionen
Nyt fra sekretærene og kassereren



Forsiden

Signalflagene er hejst som tegn på at PEDER SKRAM er åben for besøg, flagene viser skibets skrognummer "F352".
Foto: Finn Hillmose.

Restsalg JUBILÆUMSBOGEN

50 kr. + porto 20,00 kr.

ved bestilling på foreningens website:
www.pederskramsvener.dk

Bogen kan også købes i billetkontoret på fregattens åbningsdage.

**NEDSAT
PRIS**



Formanden har ordet

Af kommandørkaptajn Leif Rostgaard Sørensen
Formand "Fregatten PEDER SKRAM's Venner".



Teknisk team har præsteret et flot stykke arbejde

Lørdag den 4. juni indleder PEDER SKRAM årets åbningsperiode – hver weekend frem til skoleferiens begyndelse og derefter hver dag hele skoleferien.

Den nye vagtkoordinator, Kurt Terkelsen, er ved at lægge sidste hånd på vagtlisterne. Jeg skal igen opfordre vagterne til at samarbejde med Kurt, således at fregatten kan bemannes på tilfredsstillende måde. Når først man har accepteret de tildelte vagter, fanger bordet. Så må man selv bytte sig til rette, hvis behov herfor senere opstår. Det forventes naturligvis, at vagterne benytter den nye beklædning på vagterne, således at "besætningen" fremtræder pænt og ensartet påklædt.

Onsdag den 1. juni møder vagtpersonalet ved fregatten for at blive instrueret om de aktuelle forhold om bord. Vagterne modtog ved denne lejlighed den nye udgave af oplysningshæftet "INFO HÆFTE", således at vagterne nemt kan støtte hukommelse, når de besøgende stiller spørgsmål om fregattens indretning og virke.

Vagterne bliver også instrueret i brugen af det nye Audio Guide system, hvor de besøgende via en lille radio kan høre orientering om indretning og funktioner i de enkelte områder om bord.

Teknisk Team har igen præsteret et flot stykke arbejde med at bringe PEDER SKRAM i en præsentabel stand og med at gøre nye områder tilgængeligt for de besøgende.

Fonden er fuldt engageret i at forbedre formidlingen af museumsfregatten, bl.a. ved at indrette et udstillingsområde i rensstationen agter i overbygningen.

Som det fremgår af Venneforeningens hjemmeside og af annoncen på side 3, kan man fortsat erhverve Venneforeningens Jubilæumshæfte ved køb i billetkontoret eller ved bestilling via hjemmesiden. Hæftet vil være en læseværdig og kærkommen gave til marineinteresserede venner og bekendte.

Som det fremgår, afholdes Venneforeningens årlige generalforsamling lørdag den 24. september 2011. Sæt kryds i kalenderen.



Husk! GENERALFORSAMLING 2011

Sæt kryds i kalenderen ved lørdag den 24. september 2011 kl.11.00.

Årets generalforsamling er berammet til en lørdag formiddag for at gøre det muligt at deltage også for de medlemmer, som ikke bor i Københavns nærområde. Tanken er at runde mødet af med en fælles frokost (max kr.: 120.- pr. person).

Bestyrelsen skal hermed erindre om, at eventuelle forslag, som ønskes behand-

let på generalforsamlingen, i henhold til Venneforeningens vedtægter må være bestyrelsen i hænde i skriftlig form senest 1. juli 2011.

En egentlig indkaldelse til generalforsamlingen med dagsorden, mødested, tilmelding til spisning etc. vil i overensstemmelse med vedtægterne blive udsendt i medlemsbladets næste udgave.

Af formanden for Fonden Peder Skram, kontreadmiral Niels Mejdal



Og så svandt det forår!

Og her gik vi og troede, at der var masser af tid til at gøre klar til åbningssæsonen (skolernes pinse-, sommer- og efterårsferie samt alle weekends i juni og august). Traditionen tro knokler vi alle på for at nå det her i sidste øjeblik. Men godt bliver det. Nok bedre end nogensinde. Enhver besøgende kan gratis låne en audioguide, der kan give en 3-timers oplevelse på fregatten med facts, historier og hjælp. Vores gennemafprøvede "røde rute" lever fortsat, men ruteafmærkning, skiltning og folder er under modernisering i samarbejde med en professionel grafisk designer. Mange ideer er vendt i vinterens og forårets forløb, men selv med en af de mest kreative grafikere måtte hun erkende, at fregattens våbenskjold og dets farver skal være det gennemgående i designet – hvad enten det er brochurer, skilte, foldere



Skilt ad, renset, udskiftet, fornyet, samlet igen, og så kørte den bare.

eller hjemmeside. Som hun siger; det kan bare ikke gøres bedre. Netop det er vi rigtig mange, der er glade for. Og med lidt held når vi at få gjort det første udstillingsrum klar til åbningen lørdag d. 4. juni. Hvis ikke, kommer det i løbet af åbningsperioden. Temaet er fregatten PEDER SKRAM med historien, udstillingsgenstande, facts og masser af fotos og film. Bekymringen er naturligvis, at publikum bliver stående for længe i rummet og derved skaber en flaskehals. Her må de skiftende vagter presse på, når behov opstår.

Onsdag d. 1. juni har vi holdt opstartsmøde. For første gang med deltagelse af guider fra ubådsforeningen, der vil tage sig af ubåden SÆLEN i de løse weekender, men også med folk fra Orlogsmuseet og nogle af deres guider. Håbet er, at vi alle kan blive mere en enhed end vi tidligere har været. Det kræver gensidig fleksibilitet, forståelse og respekt.

For Teknisk Team har det været en periode, hvor mange milepæle er passeret. Vi kan nu høre diesellyd igen om bord. Den lille diesel med kompressor på agterste smukt renoverede casing er igen operativ. Skilt ad, renset, udskiftet, fornyet, samlet igen, og så kørte den bare. 127 mm pjecen er hovedrenoveret. Renset, malet, smurt og bevæget. Tærede plader er erstattet af nye, mundingspejle er påsat og kikkerter (plukket i Tøjhusmuseets magasin) er monteret. Inden efteråret kan vi måske også se nye "bukser" på pjecen. Den er og bliver en pyrd for fregatten. Og renovering af det kæmpe dieselum fortsætter. Der er et godt stykke igen, men skridt for skridt nærmer vi os det store øjeblik.

Flådens tidligere flagskib, kendt fra missiluheldet ved Sjællands Odde i 1982, er nu forvandlet fra at være et politisk omdiskuteret krisestyringsinstrument under den kolde krig, til at være museums-skib, permanent placeret på Holmen. Et projekt, der blev påbegyndt for 20 år siden, samtidig med at muren faldt i Berlin, og Warszawapagten gik i opløsning. Redaktionen har bedt fondens næstformand, Stig DeGeer, der er initiativtager, til at fortælle, hvorledes det hele startede.



Fregatten PEDER SKRAM Fra koldkriger til

Den 4. januar 1988 blev kommandoen strøget på fregatterne HERLUF TROLLE og PEDER SKRAM for sidste gang efter adskillige års politisk tovtrækkeri. Ingen, der deltog i kommandostrøgningen, kunne forestille sig, at Berlinmuren faldt året efter, og at Warszawapagten blev opløst få år senere. På denne baggrund, var det tvivlsomt, om Søværnet i fremtiden ville få bevilget midler til store kampskibe til afløsning af de to fregatter, idet truslen fra Sovjetunionen og Warszawapagten var forsvunden. Denne spådom skulle alligevel vise sig ikke at gå i opfyldelse, idet Søværnet nu er ved at få bygget tre store fregatter, dobbelt så store som PEDER SKRAM og HERLUF TROLLE.

De to fregatter henlå i materielberedskab frem til 1992, hvor de endeligt blev udfasede. I samme periode blev det besluttet at nedlægge Flådestation København, Flådens hovedbase, hvorved Flådens hundredårige tilknytning til byen ville forsvinde.

Tanker om at bevare "PEDER SKRAM" for eftertiden

Denne udvikling fik mig til at reflektere over, om det ikke var muligt at bevare en af fregatterne, i lighed med fregatten Jylland, som er placeret i Ebeltoft, hvor skibsreder Mærsk McKinney Møller i 1989 havde doneret færdigrestaureringen af fregatten og dermed sikret den for eftertiden. Tidsmæssig er der omkring 100 år mellem bygningen af JYLLAND og PEDER SKRAM-klas-sen. Historisk set har der ikke været nogen tradition i Danmark for at bevare tidstypiske orlogsskibe. For fregatten JYLLAND's vedkommende tog det næsten 100 år før bevaringsprojektet endelig lykkedes. En bevarelse af en af de to fregatter og etablering af et marinemuseum på Holmen ville sikre, at en del af den sømilitære historie kunne forblive i København.

PEDER SKRAM havde, i modsætning til fregatten JYLLAND, ikke deltaget i hverken søslag eller egentlige krige. Dog var den, sammen med sit søsterskib



Fregatten, godt brugt i 1996.



Af Stig DeGeer næstformand i Fonden Peder Skram

varm historiefortæller

HERLUF TROLLE, en vigtig del af søforsvaret af Danmark under den kolde krig og dermed tidstypisk for denne periode. Fremdrivningsmaskineriet vakte berettiget opmærksomhed, idet man havde en kombination bestående af såvel dieselmotorer, som gasturbiner, hvilket var første gang, noget sådant var anvendt i så store krigsskibe.

Fregatterne var i firserne en kilde til politisk irritation hos socialdemokraterne, der i 1982 havde overladt regeringsmagten til de Konservative og Venstre uden at udskrive valg, i forventning om en hurtig tilbagekomst til magten. Da dette ikke skete, forsøgte partiet at tage forsvars- og sikkerhedspolitikken som gidsel, i et forsøg på at generobre regeringsmagten. Det var især politikerne Svend Auken og Knud Damgaard, stærkt sekunderet af den tidligere chef for forsvarstaben, Gunnar K. Kristensen, der ivrigt arbejdede på at få skrottet de to fregatter, idet de efter deres opfattelse, og stik imod NATOs

sømilitære sagkundskab, var værdiløse og ikke kunne løse de forsvarsmæssige opgaver i Østersøen under en krig med Warszawapagten. Generaløjntant G. K. Kristensen var ikke blevet forlænget i stillingen som forsvarsstabschef i 1983 og trådte tilbage i geleddet som oberst.

Som tidligere nævnt, var der ikke tradition for, at bevare danske orlogsskibe, med henblik på museumsbrug. Forsvaret og hermed Søværnet var og er fortsat underlagt et stramt økonomisk budget, og Orlogsmuseet havde hverken pladsen eller de økonomiske midler til at bevare en af fregatterne. Derfor var den eneste mulighed et privat initiativ, i lighed med det af Carl Holtermann og Christian Løftings i 1908, hvor de tog initiativet til at bevare fregatten Jylland.

På denne baggrund skrev jeg et indlæg i Berlingske Tidende, den 15. juli 1990, hvor jeg opfordrede til at bevare en af fregatterne for eftertiden. Efterfølgende skrev jeg til daværende statsminister Poul Schlüter og foreslog en bevarelse, og at en del af ►

Fra koldkriger til varm historiefortæller

Fortsat fra forrige side

Holmen, nærmere betegnet Orlogsværftet, efter nedlæggelsen af dette, burde indrettes til museumsformål, og at en væsentlig del af midlerne hertil skulle skaffes ad privat vej. En idé, som han havde stor sympati for, idet det passede godt ind i de tanker, regeringen havde for anvendelsen af Holmen. Regeringen havde netop nedsat Udviklingsrådet for Hovedstadsområdet, med Niels Helveg Petersen som formand, og statsministeren havde videresendt min henvendelse til ham. Som vi skal se af det efterfølgende, blev det imidlertid andre myndigheder, der kom til at præge udviklingen på Holmen.

”PEDER SKRAM”s hoveddata

For de læsere, der ikke er bekendt med fregattens data, skal der her kort gøres rede for disse. PEDER SKRAM, skrognummer F 352, blev søsat den 20. maj 1965 på Helsingør værft og indgik i flådens tal den 25. maj 1966. Fuldt udrustet vejer fregatten 2.755 tons. Længden er 112,65 meter, bredden 12,65 og dybgang 5,2 meter. Maskineriet bestod af en kombination af dieselmotorer til forlægning og havnemøvre, samt gasturbiner til forcering. Topfarten var 32 knob. Besætningens størrelse var, efter ombygningen i 1977, på 180 mand, fordelt med 25 officerer, 20 sergenter/oversergenter, samt 135 konstabler/overkonstabler. Armeringen bestod oprindeligt af 4 styk 127 mm. dual purpose kanoner monteret i to dobbelttårne, i A og B opstilling. I 1977 blev B tårnet udtaget og

PEDER SKRAM, skrognummer F 352, blev søsat den 20. maj 1965 på Helsingør værft.

Foto fra Orlogsmuseet arkiv



erstattet af Harpoon missiler (SSM). Det var et af disse missiler, der ved en teknisk fejl blev affyret mod et sommerhusområde på Sjællands Odde i 1982, heldigvis uden at der kom personer til skade. Samtidig blev der installeret en affyringsrampe til Sea Sparrow missiler (SAM) agter. Endvidere var fregatten bestykket med 4 styk 40 mm. kanoner og 4 styk 20 mm. kanoner, samt 2 dobbelte torpedorør, placeret i styrbords- og bagbordsside, beregnet til 53,3 cm. trådstyrede torpedoer af typen TP61. Til brug mod ubåde, var PEDER SKRAM udrustet med dydebomber, der blev rullet ud af en luge i hækken. Bygningen af PEDER SKRAM blev betalt af USA, mens udgifterne til bygningen af HERLUF TROLLE blev betalt af Danmark, som en del af det daværende costsharingprogram.

Fregatten er opkaldt efter admiral Peder Skram, kaldet Danmarks vovehals, der levede fra 1502 til 1582. Endvidere har to andre enheder været opkaldt efter den gamle admiral. Den første var en panserfregat bygget i 1864 og udgået af flådens tal i 1885, samt et panserskib, bygget i 1908, sænket af egen besætning i 1943, under den tyske besættelse af Danmark og udgået af flådens tal i 1949. Yderligere oplysninger kan findes på [www. Peder-skram.dk](http://www.Pederskram.dk).

Et projekt fødes

Men en sådan idé, som jeg havde fået, var i sagens natur ikke et enkeltmandsprojekt. Jeg tog derfor, efter et halvt års sonderinger, kontakt til en række personer, som havde mulighed for, hver på deres område, at skabe interesse og grobund for projektet. Den 22. april 1991 mødtes så

projektkomiteen for første gang. Sammensætningen så således ud: Den tidl. olympiske sejler og lederen af Americas Cup i Danmark, advokat Waldemar Bandołowski, formanden for repræsentantskabet i Danmarks turistråd, direktør Kai Søborg Hansen, formanden for Turismens Fællesråd og tidl. minister



Fregatten er opkaldt efter admiral Peder Skram, kaldet Danmarks vovehals, der levede fra 1502 til 1582.

Arne Melchior, forbundsformand for Dansk Metal og næstformand i A/S Storebælt Georg Poulsen, overborgmester Egon Weidekamp, samt undertegne selv. På det første møde besluttede vi at udvide komiteen med Søværnets historiske konsulent og leder af Forsvarets arkiver Hans Chr. Bjerg, samt kontreadmiral Jørgen Bork, som jeg tidligere havde arbejdet sammen med i forbindelse med Søe-Lieutenant-Selskabets kampagne "Hvor stævner vi hen?" i 1987/88, hvor han sammen med admiralerne Dynnes Hansen og Telling, var med til at gøre opmærksom på Søværnets ressourceproblemer, bl.a. omkring Standard Flex byggeprogrammet.

Opgaven for den nydannede komite var, dels at skabe opmærksomhed omkring projektet, dels at skaffe de økonomiske midler, således at dette kunne gennemføres. Der var to projektdele. Den ene var at bevare en af fregatterne, den anden at skabe et historisk, maritimt oplevelsescenter på Holmen.

Vi fik bl.a. inspiration fra et hold merkonomistuderende, der i 1991 havde udarbejdet en afgangsupgave med udgangspunkt i etablering af et maritimt oplevelsescenter på Holmen. Et meget spændende, visionært og ambitiøst projekt, hvor man foreslog at flytte Orlogsmuseet til Dokøen, og placere fregatten JYLLAND i tørdokken. Projektet var, såvel af økonomiske grunde, som af andre årsager, ikke gennemførligt. Men selve ideen om et nationalt marinemuseum i København, var naturlig i betragtning af, at byen gennem mere end 400 år

havde været flådens hovedbase. Men tiden var forpasset og nu var skibe og genstande blevet spredt til flere byer i Danmark. Alborg Marinemuseum havde, fra Søværnet, fået overdraget ubåden SPRINGEREN (1964 – 1989) og motortorpedobåden SØ-BJØRNEN (1964 – 1989) og som tidligere nævnt lå fregatten JYLLAND i Ebeltoft, hvor man var ved at opbygge et træsksmuseum.

Det var naturligt, at besøge tilsvarende museer i udlandet for at få inspiration, samt viden om, hvordan man der havde grebet tingene an. Såvel ledelsen af HMS BELFAST i London, som The National Maritime Museum i Greenwich, var særdeles åbne og hjælpsomme. Det samme gjaldt Göteborg Sjöfartsmuseum, der udstillede destroyeren SMÅLAND (1956 – 1984), en ubåd, samt nogle civile skibe. Samtlige museer anbefalede, at PEDER SKRAM som museumsskib forblev i vandet og ikke blev lagt i tørdok. Det skal dog bemærkes, at ovennævnte skibe lå i ferskvand, mens PEDER SKRAM ville komme til at ligge i saltvand. En interessant observation var i øvrigt, at lidt af returstrømmen fra de gøteborgske sporvogne, fandt vej til Götaelven og dermed de der liggende museumsskibe, hvor det kunne ses på vandlinjen. Naturligvis konsulterede vi ligeledes fregatten JYLLAND, hvor direktør Jørgen Pedersen, var særdeles hjælpsom.

Da regeringen havde besluttet at nedlægge Orlogsværftet og Flådestation København og i den forbindelse i 1991 fremlagde forslag til anvendelsen af arealerne, opstod der pludselig en stor interesse for at anvende disse til mange forskellige formål. Eksempelvis kan nævnes entreprenør Flemming Thomsen, Dansk Firmacenter, der havde planer om at anvende Christiania og dele af Holmen i forbindelse med en evt. kommende olympiade i København. Arbejdermuseet havde planer om at indrette Dokøen og dele af Frederiksholm, til et arbejdende industrimuseum, kombineret med ferieboliger.

PEDER SKRAM-komiteens målsætning var at have et projekt klar til 1996, hvor København skulle være europæisk kulturby. Ved vore indledende kontakter konstaterede vi en positiv interesse såvel ▶

Fra koldkriger til varm historiefortæller

Fortsat fra forrige side

i Forsvarsministeriet, Søværnets ledelse, hos Orlogsmuseet og Tøjhusmuseet, samt turistorganisationen for København, WoCo, hvilket var vigtigt for det videre arbejde. I løbet af 1991 og i første halvdel af 1992, blev projektet mere konkretiseret. Flådestationen inviterede til en besigtigelse af området, og fik en orientering om projektet. Dermed øgedes behovet for at komiteens medlemmer, tidsmæssigt, kunne påtage sig et større arbejde med at planlægge og udvikle projektet, hvorfor der løbende skete en udskiftning af nogle af de oprindelige medlemmer til fordel for nye, der dels havde en baggrund for at arbejde med projektet, dels kunne afse den fornødne tid. Det skal tilføjes, at arbejdet i komiteen var ulønnet og et par af de virksomheder, hvori nogle af os var tilknyttet, betalte udgifterne og lagde mødelokaler til.

Forsvarsministeriets planer for Holmen

I løbet af 1992 blev der dannet et konsortium med deltagelse af entreprenørfirmaet Hoffmann & Søn, ejendomsselskabet Norden, Grann Associates og arkitektfirmaet Thorup og Bonderup, der skulle købe og udvikle de arealer af Holmen, som Søværnet skulle rømme. Forsikrings-selskabet Hafnia, ATP og Lønmodtagernes Dyrtidsfond havde vist interesse for at investere i projektet. Holmen Development Group (HDG), som konsortiet kom til at hedde, indledte fortlørlige forhandlinger med Forsvarsministeriet og Københavns kommune om lokalplan og købsbetingelser.

Den 15. april indgik HDG en aftale med Forsvarsministeriet om at købe Dokøen, Frederiksholm, Margrethesholm og det meste af Arsenaløen for 645 mill. kroner. Planen var, at HDG skulle udvikle og bygge projektet, med henblik på salg og udlejning af bygningerne. Herunder skulle de indrette en del af området på Dokøen til kulturelle formål. Planen indebar også, at udvide den fredede tørdok fra 1858, så PEDER SKRAM kunne placeres dér. Arkitekt Torsten Thorup tegnede en udbygning til dokken, der blev godkendt af frednings-

myndighederne. PEDER SKRAM har i øvrigt aldrig været i den gamle tørdok på Orlogsværftet, idet denne var for kort i forhold til fregattens længde. Udover placeringen af fregatten i tørdokken, var planen, at byggebedningerne og bygningen overfor disse, maskinopstillingen, samt nogle af bygningerne på Dokøen nord, pumpehuset og snedkerbygningen, skulle anvendes til museumsformål. I alt et stort museumsprojekt, som HDG skulle påtage sig at gennemføre, som en del af udviklingen af Holmen. Som et led af købet af arealet, ville PEDER SKRAM så blive overdraget til byggekonsortiet. Den forventede, samlede udgift til at gennemføre projektet ville andrage 3,4 mia. kroner. Imidlertid opstod der en krise i den finansielle sektor og HDG kunne ikke skaffe den nødvendige finansiering, hvilket betød dette projekts endeligt. Handlen var i øvrigt ikke godkendt politisk, idet forligspartierne bag forsvarsforliget skulle godkende den, da provenuet fra salget skulle anvendes til at betale for Søværnets udflytning fra Holmen til flådestationerne i Korsør og Frederikshavn. Kulturministeriet og Forsvarsministeriet var heller ikke enige om planerne for Holmen, idet Kulturministeriet, uden at have konsulteret Forsvarsministeriet, havde udarbejdet detaljerede planer for udflytning af en række kunstuddannelser til Holmen. Forsvarsministeriet besluttede derefter at sætte Holmen til salg, parcel for parcel, bygning for bygning, når Søværnet rømmede arealerne i 1995. Efter denne udvikling koncentrerede vi os om at anskaffe og restaurere fregatten, samt skaffe penge til køb og udbygning af tørdokken, samt de to bygninger beliggende ved dokken, nemlig pumpehuset, der var fredet, og snedkerværkstedet, der var indstillet til fredning. Vi mente, at et tilbud om at købe dokken og de to bygninger for 1 million kroner var rimelig, da fredningsbestemmelserne betød, at de ikke kunne bruges til hverken erhvervs- eller boligformål. Den estimerede pris for tilbygning af dokken, samt renovering af bygninger og areal var på omkring 4 millioner kroner.

I forbindelse med salget af Holmen blev der nedsat et såkaldt Holmenudvalg, hvis opgave, det var at udvikle den gamle flådestation til et attraktivt område, med boliger, erhverv og kulturtilbud. Udvalget bestilte fire forskellige arkitektforslag til udvikling af de tidligere sømilitære

En gang flagskib.
I dag et prægtigt
museumsskib
på rette sted.
Foto: Finn Hillmose.



arealer, med utroligt mange fredede eller bevaringsværdige bygninger. De fire arkitekttegninger var: PLH arkitekt, arkitekt Torsten Thorup, KHR arkitekt og Henning Larsens tegnestue. Alle fire projektforslag indebar forslag om maritime museums- eller kulturaktiviteter i og omkring tørdokken. I arkitekt Torsten Thorups forslag var fregatten placeret i dokken. Dette var et godt udgangspunkt for vort videre arbejde. I den forbindelse tog PEDER SKRAM-komiteen kontakt til formanden for Holmenudvalget, direktør Bent Frank, Forsvarets Bygningstjeneste, for at sikre fregatten en placering i den fortsatte udvikling af Holmen. Vi modtog også god rådgivning fra direktør Kurt Albæk, fra Sadolin og Albæk, der var statens ejendomsmægler vedrørende salget af Holmen.

Som det senere skulle vise sig, blev dokøen anvendt til et andet, spændende kulturelt formål, nemlig den nye opera. Men det er en helt anden historie.

”PEDER SKRAM” købes på auktion

Salget og udviklingen af Holmen betød, at komiteen indtil videre måtte koncentrere sig om at bevare fregatten. Det vigtigste var at sikre fregatten for eftertiden. Til dette formål henvendte vi os til virksomhederne Hoffmann & Sønner og Norden, der begge havde været en del af Holmen Development Group, for at skaffe den nødvendige kapital til et køb, hvilket begge firmaer var positive overfor. Den 7. april 1992 afholdt Søværnet auktion over kasserede

effekter, der bl.a. omfattede to inspektionskibe af HVIDBJØRNEN-klasse, to bevogtningsfartøjer af DAPHNE-klasse, inspektionskutteren MÅGEN, samt fregatterne HERLUF TROLLE og PEDER SKRAM. Sidstnævnte var amerikansk ejendom, og US Navy skulle i tilfælde af et køb godkende anvendelsen af fregatten til museumsformål. I forbindelse med fregatternes oplægning i 1988, havde der været presseforlydender om, at USA ville sælge den til Marokko eller overtage begge fregatter til eget brug. Ingen af delene blev dog til noget. Imidlertid overtog US Coast Guard gasturbinerne fra fregatterne til brug i egne enheder. Dagen før auktionen viste TV avisen et indslag om auktionen og vore bestræbelser om at købe og bevare fregatten. Dette indslag fik direktør Erik Borelli-Møller, der tidligere havde været søofficer, til at stille yderligere et beløb til rådighed, så vi sammen med tilsagnet fra de to tidligere nævnte firmaer kunne købe fregatten. Vi fik konkurrence fra adskillige ophuggerfirmaer, der var meget interesserede i at købe fregatten. Modsat søsterskibet HERLUF TROLLE, havde PEDER SKRAM fortsat sine dieselmotorer ombord, hvilket øgede interessen og prisen.

Ved et hammerslag på 380.000 kroner blev fregatten købt på vegne af Hoffmann & Sønner, Norden og direktør Erik Borelli-Møller, der ligeledes påtog sig udgifterne til havneleje m.m. indtil videre. Købet og historien om projektet fik hurtigt mediernes opmærksomhed og fik en speciel drejning, nemlig at den ”gamle admiral”, kontreadmiral Jørgen Bork, der tidligere havde været ▶

Fra koldkriger til varm historiefortæller

Fortsat fra forrige side

skibschef ombord, chef for fregateskadreren, samt chef for Søværnets Operative Kommando, selv havde købt sin fregat for at istandsætte den. En pudsig historie, der har fulgt projektet lige siden, men som naturligvis ikke er i overensstemmelse med de faktiske kendsgerninger.

Ved auktionen blev HERLUF TROLLE solgt for 275.000 kroner til firmaet Europlant, der var ejet af direktør Jens Erik Bjørn. Denne, der i øvrigt var klassekamerat til mig på Søværnets Sergent- og Reserveofficersskole i 1968, havde en idé om at indrette fregatten til et flydende vandrehjem. En tanke, der blev opgivet. Fregatten blev derefter solgt i 1995 til ophugning i Belgien.

Efter købet skulle vi skaffe os et overblik over fregattens tilstand. Hvordan var denne, og hvad manglede ombord? Vi var dog meget heldige. Dels fik vi genstande fra HERLUF TROLLE, inden ophugningen. Dels fik vi lov til at få den manglende udrustning fra Søværnet i takt med, at dette blev udfaset. Eksempelvis 40 mm. kanonerne og o-rumsudstyret er fremskaf-

fet med velvillig assistance fra Søværnet. Også tidligere besætningsmedlemmer, som i fregattens oplægningsperiode, havde organiseret forskellige former for souvenir, kontaktede os, for at aflevere det tilbage, hvilket vi har været meget glade for. Enkelte ting mangler fortsat, bl.a. det ene af navneskiltene, der nu pryder Århus Marineforening, samt fregattens gasturbiner, som vi forventer at modtage fra US Coast Guard, da deres fregatter af Hamilton klassen nu er udfasede, hvori fregatternes gasturbiner er monteret.

Fregattens fremtidige placering

Allerede kort efter PEDER SKRAM-komiteen havde startet sit arbejde, besøgte denne i 1991 Flådestation København, og overfor chefen, kommandør Volke, præsenterede vi vore ideer og tanker. På daværende tidspunkt var tiden ikke moden til en placering på flådestationens område.

Trods dette blev fregatten, efter købet, forhalet til Dokøens sydende, og vi fik tilladelse til, at opbevare det udstyr, vi modtog fra Søværnet, i de gamle kulskure og lade fregatten henligge ved kajen indtil videre. Imidlertid var det store spørgsmål, hvor fregatten skulle finde sin endelige placering. Vi havde ikke sikkerhed for at blive på Holmen, som ellers ville være det mest

PEDER SKRAM under øvelsen U.S. Baltops i Østersøen sammen med det amerikanske slagskib IOWA og den tyske destroyer ROMMEL.



naturlige. Derfor måtte vi undersøge alternative muligheder. Skulle fregatten fortsat ligge i vandet, eller skulle den lægges i en permanent dok, som tidligere omtalt. Vort primære ønske var, at placere den i den fredede tørdok på Dokøen. Vi så os derfor om efter mulige samarbejdspartnere og også alternative placeringer af fregatten. Fra Søværnets side blev der, som tidligere nævnt, udvist stor hjælpsomhed i forbindelse med at fremskaffe det udstyr, der i forbindelse med udfasningen af fregatterne var taget i land. Vort forslag om at placere fregatten på Nyholm, såfremt det ikke lykkedes at få fregatten placeret ved Dokøen, blev i begyndelsen modtaget med nogen skepsis i Søværnet. I en periode blev det nødvendigt at forhale fregatten til B&W, efter ønske fra Søværnet. Det tidligere værft, der var blevet omdannet til et ejendoms-selskab, stillede kajplads vederlagsfrit til rådighed, indtil en permanent løsning blev fundet. Vi overvejede også muligheden for en permanent placering ved B&W.

Arbejdermuseet havde udarbejdet en plan for indretning af hele Dokøen til ferieboliger og et arbejdende skibsværftsmuseum, bygget op omkring det tidligere, nu nedlagte Orlogsværft. Udarbejdelsen af denne plan blev støttet af Arbejdsmarkedets Feriefond. Museets direktør Peter Ludvigsen henvendte sig til Georg Poulsen, vedrørende støtte fra Dansk Metalarbejderforbund til museets planer. Denne henvendelse lod han gå videre til komiteen, så vi var orienteret. Vi havde ligeledes ansøgt Arbejdsmarkedets Feriefond om støtte til vort projekt, og på denne baggrund foreslog feriefonden, at Peder Skram-komiteen, Arbejdermuseet og WoCo (Turistmarkedsföringen af København) skulle mødes for at se om de to projekter på Dokøen, kunne samordnes og gennemføres med støtte fra feriefonden. På mødet, hvor bl.a. museumsinspektør Annette Wassstrøm fra Arbejdermuseet deltog, var der enighed om, at ideen med et fælles projekt var god, og at vi skulle fortsætte sonderingerne om mulighederne. Direktør Peter Ludvigsen fra Arbejdermuseet var imidlertid stærkt imod et fælles projekt og meddelte efterfølgende, at Arbejdermuseet ikke var interesseret i et samarbejde. Dette meddelte jeg naturligvis Georg Poulsen, samt Arbejdermuseets bestyrelse, der var

positivt indstillet overfor et samarbejde, men grundet museumsdirektørens stærke modstand, blev det fælles projekt ikke til noget og feriefonden opgav at støtte Arbejdermuseets meget ambitiøse plan til omkring 200 millioner kroner.

Århus Turistforening rettede henvendelse til os, for at foreslå en placering i Århus. Baggrunden var, at byen havde været adoptionsby for fregatten og ligeledes husede Søværnets Operative Kommando. Et tilbud vi pænt takkede nej til, idet vi mente, at fregatten burde placeres omkring København.

En anden mulighed var Helsingør, hvor man på det nu nedlagte værft havde en dok, der var anvendelig til en permanent placering, hvilket gjorde den løbende vedligeholdelse, under vandlinjen, meget lettere og billigere. Fregatten var bygget på værftet, og da PEDER SKRAM ikke ville slippe beddingen i forbindelse med stabelafløbningen i 1965, var det måske et tegn på, at det var her fregatten ønskede at finde sin blivende placering? Vi afholdt møder med såvel Helsingør kommune, som Handels- og Søfartsmuseet om mulighederne. På dette tidspunkt, var kommunen begyndt at planlægge anvendelsen af det gamle værftsområde. Imidlertid gjorde en langtidskontrakt med en erhvervslejer, at man ikke umiddelbart kunne disponere over de nødvendige bygninger i tilslutning til dokken, ligesom Handels- og Søfartsmuseet også skulle bruge plads i forbindelse med en fremtidig udflytning fra Kronborg. Vi måtte derfor konstatere, at Helsingør ikke var en mulighed.

Vi sonderede endvidere mulighederne for en placering i Københavns havn, som viste en vis interesse, men det var forbundet med forholdsvis store lejeudgifter at placere fregatten ved kaj i Havnegade, ud for den gamle toldbygning, der så kunne anvendes til udstillingsbygning.

PEDER SKRAM-komiteen var fortsat opsat på at få fregatten placeret i tørdokken på Dokøen. Omkring tørdokken var placeret to store kraner, der kunne betjene såvel tørdok, som byggebeddingerne. Disse var blevet fredede i forbindelse med Orlogsværftets nedlæggelse og arealets overgang til civile formål. Dette betød, at et planlagt byggeri af et nyt LO-hoved- ▶

Fra koldkriger til varm historiefortæller

Fortsat fra forrige side

kontor, måtte opgives. I den forbindelse var professor og formand for det særlige bygningsyn, Bjørn Nørgaard meget interesseret i en placering af PEDER SKRAM i tørdokken og bygning af et museum på byggebeddingen. Dette ville, efter hans mening, give en historisk sammenhæng mellem mastekranen på Nyholm og de to, tidsmæssige nyere kraner på Dokøen og det gamle industrimiljø omkring disse. På baggrund af en avis kronik i Berlingske Tidende, hvor han påpegede de historiske muligheder, der ikke måtte forspildes, tog vi kontakt til ham for at drøfte mulighederne. Han var meget positiv og skitserede de kreative muligheder for en bygning, placeret på den gamle byggebedding og ved siden af tørdokken. En let bygning i glas skulle skråne ned i havnebassinnet mod øst, så vandet gik ind i en del af bygningen. Trods Bjørn Nørgaards ihærdige forsøg, viste det sig, at det ikke var muligt at bygge, grundet fredningslinierne, der også omfattede kranernes 360 graders drejeradius. En spændende idé, som desværre ikke kunne føres ud i livet.

Efterhånden måtte vi konstatere, at en placering på Dokøen ikke længere var mulig, og vi foreslog i stedet Forsvarsministeriet en placering på Nyholm ved Elefanten. En placering som jeg allerede i 1991, havde berørt overfor Søværnet, men som blev afvist på dette tidspunkt. I løbet af 2001 blev det mere og mere sandsynligt, at vi kunne få tilladelse til at placere PEDER SKRAM ved Elefanten. Den 1. februar 2002 modtog vi en skriftlig bekræftelse fra departementschef Anders Trolborg, Forsvarsministeriet, om at PEDER SKRAM permanent kunne placeres ved Elefanten, som kaj anlægget vest for batteriet Sixtus, benævnes, og som er opkaldt efter det linjeskib, som blev sænket for at skabe læ for de opankrede orlogsskibe, der var flyttet ud fra Gammelholm, midt i København i 1693, og til den nye flådehavn, hvor brandfaren fra de mange træskibe ikke udgjorde en fare for byen, i tilfælde af en brand ombord.

Endvidere blev bygningen på kajen stillet

til rådighed. Denne var det tidligere toilet- og badehus, der blev brugt af besætningen på reservekaserneskipet Fyen, der indtil 1962 lå fortøjet ved Elefanten og senere blev brugt til depot og adgangskontrol til flådestationen, når man ankom med HØNEN, den lille færge der sejlede personel mellem Toldboden og Nyholm

Etablering af fonden og venneforeningen PEDER SKRAM's venner

Indtil fondens etablering i 1995, var arbejdet indtil da foregået i en initiativkomitee, hvor nogle medlemmer var med i hele perioden, andre gik ud efter nogle år og nye kom til. Den 12. april 1995 blev det stiftende bestyrelsesmøde afholdt i Fonden Peder Skram og den udarbejdede fundats blev godkendt. Den stiftende bestyrelse kom til at bestå af: kontreadmiral Jørgen Bork (formand) direktør Stig DeGeer (næstformand), advokat Eigil Koefoed (kasserer), overarkivar Hans Christian Bjerg, direktør Jørgen Grønder, skibingeniør Peter Sahlertz og direktør Kai Søborg Hansen. De tidligere ejere af fregatten havde overdraget denne kvit og frit til Fonden. Som stiftelsesdag havde bestyrelse valgt den 29. januar, hvilket er stiftelsesdagen for Holmens hæderstegn. Den 11. maj 1995 kunne bestyrelsen så afholde sit første pressemøde, hvor projektet blev præsenteret for offentligheden.

Af vedtægterne fremgår det, at fonden ligeledes skal have et repræsentantskab, som har to opgaver. Den første er at vælge to bestyrelsesmedlemmer hvert år. Den anden er, at være rådgivende for bestyrelsen, og ikke mindst, at bidrage til fundraising af midler til fondens arbejde. Repræsentantskabet kan have op til 50 medlemmer og dets formand er født medlem af bestyrelsen. Repræsentantskabets første formand var hofmarskal Søren Haslund Christensen, der varetog posten frem til 2008, hvorefter kontreadmiral Jørgen Bork, der havde ønsket at fratræde som formand, blev indvalgt i dette og valgt til ny formand.

Fondsbestyrelsen består i dag af 8 medlemmer og venneforeningens formand (se nedenfor) deltager som observatør i bestyrelsesmøderne. Formand er kontreadmiral Niels Mejdal.



Repræsentantskabets første formand var hofmarskal Søren Haslund Christensen, der varetog posten frem til 2008, hvorefter kontreadmiral Jørgen Bork overtog. Formand for fonden PEDER SKRAM er kontreadmiral Niels Mejdal.

I forbindelse med fondens stiftelse viste der sig hurtigt et behov for en mere folkelig opbakning til projektet. Efter råd fra direktør Jørgen Pedersen, fregatten Jylland, der havde gode erfaringer med en venneforening, stiftedes "Fregatten PEDER SKRAM's venner", den 2. juli 1996, med nu afdøde, kontreadmiral Hans Dynnes Hansen som første formand og med vedtægter udarbejdet af Fondens advokat, Eigil Koefoed. Administration og adresse var i begyndelsen hos Søe-Lieutenant-Selskabet/Søofficersforeningen i Overgaden oven Vandet. Foreningen, der har omkring 500 medlemmer, har siden starten "bemanded" fregatten i åbningsperioderne på frivillig basis og uden vederlag, hvilket er af uvurderlig betydning for fondens økonomi. Derudover donerer venneforeningen hvert år et pænt beløb til fregattens drift, ligesom foreningen har formidlet, at et antal frivillige, i dag omkring 10 personer, varetager fregattens istandsættelse og vedligeholdelse. Til at bemandede fregattens radiostation, har Venneforeningen etableret en radiosektion, der i fregattens åbningsperioder betjener denne og kommunikerer med andre museumsskibe verden over.

Istandsættelse, vedligeholdelse og drift af PEDER SKRAM som museum

At skulle istandsætte og vedligeholde et forholdsvis stort krigsskib af stål, er en krævende opgave. Da PEDER SKRAM blev købt i 1992, var den rippet for næsten alt. Fra O-rumsudstyr til lampetter i messerne og fra gasturbiner til chefens stol på broen. Der forestod med andre ord en meget stor opgave med at lokalisere de manglende udrustningsgenstande og effekter. I forbindelse med ophugningen af

HERLUF TROLLE fik vi lov til at tage det udstyr, vi kunne finde dér ombord. Som tidligere nævnt kontaktede enkeltpersoner os for at tilbyde at tilbagelevere souvenir som de, i forbindelse med fregattens udfasning, havde bjerget til minde om deres tid ombord. Det meste var dog placeret i Søværnets depoter eller anvendt i andre enheder. Men i løbet af nogle år fik vi samlet den manglende udrustning, motorbåd, våbensystemer og elektronik sammen med velvillig assistance fra Søværnet, der ligeledes sørgede for transporten fra depoter og flådestationer til Holmen.

Da PEDER SKRAM ikke længere er i nummer i Flåden, er fregatten nu underkastet Søfartsstyrelsens regler, som til tider har voldt os lidt hovedbrud, men problemerne er blevet løst til begge parter tilfredshed.

Fregatten har to gange været på værft. Første gang i 2001, hvor den, på Øresundsvarvet i Landskrona, blev gennemgået og bundbehandlet under vandlinjen. I 2007 var den på Århus værft, hvor skrog og overbygninger blev sandblæst og malet, samtidig med at der blev udført forskellige reparationer.

Siden istandsættelsen påbegyndtes i 1996 og indtil 2007 har fonden anvendt forskellige former for arbejdskraft. I en periode havde Københavns kommune og Kriminalforsorgen klienter beskæftiget med istandsættelsesarbejder, samtidig med at vi havde ingeniør Thomas Bork til at koordinere arbejdet. I 2007 overtog skibingeniør Peter Sahlertz, medlem af fondsbestyrelsen, og som var gået på pension, koordi- ▶

Fra koldkriger til varm historiefortæller

Fortsat fra forrige side

nering af arbejdet og med omkring 10 frivillige, udføres reparationsarbejdet dygtigt og effektivt hele året. Større komplicerede arbejder udføres dog af specialfirmaer. Ligeledes har vi glæde af samarbejdet med Københavns brandvæsen, som bruger fregatten til øvelser, og er venlige at stille deres stigevogne til rådighed, når der skal nås op i masterne. Søværnets Dykkerskole bruger ligeledes fregatten til øvelsesbrug, hvorved vi løbende holdes underrettet om tilstanden under vandlinjen.

PEDER SKRAM blev, som museums-skib, første gang åbnet for publikum i forbindelse med "Tall Ships race" i København i perioden 7. til 10. august 1996, hvor der var 4.000 besøgende. Venneforeningen varetog opgaven som kustoder på udmærket vis. Fra 1997 har fregatten holdt åben i skolernes sommerferie, samt i efterårsferien, samt under kulturnatten. I en periode holdt vi ligeledes åben i

påskeferien. Imidlertid viste det sig efter nogle år, at besøgstallet i denne periode ikke stod mål med omkostningerne og blev derfor opgivet. Åbningsperioderne giver fonden indtægter til den løbende drift. Venneforeningen forestår kustodeopgaverne, ulønnet og på frivillig basis.

En anden indtægtskilde er særarrangementer, som vi betegner grupperundvisninger eller leje af fregatten til forskellige formål. Interessen fra firmaer og organisationer, der ønsker at anvende fregatten til møder, frokoster eller middage, har været stigende igennem årene og betyder ligeledes indtægter til fonden.

Den væsentligste indtægtskilde til fregattens istandsættelse er donationerne fra virksomheder, organisationer og andre fonde. Disse donationer har betydet, at PEDER SKRAM i dag, teknisk set, fremstår, som ved kommandostrygningen i 1988. Enkelte rum ombord er fortsat under renoivering, eksempelvis dieselmotorrummet, som forventes færdig i løbet af året.

På denne baggrund kunne fonden invitere til officiel indvielse den 23. september 2008, hvor dronningen, sammen med prinsgemalen, kunne indvie Peder Skram



*Fregatten set fra mastekranen.
Foto: Finn Hillmose.*

som museumsskib. Dronningen har gennem hele projektets levetid vist en stor interesse for dette og har fire gange støttet det med midler fra Dronningens og prinsgemalens fond.

Fremtid og visioner

At fregatten nu er bragt tilbage til sit udseende fra 1988 betyder ikke, at fonden hviler på laurbærene. Der er hele tiden behov for vedligeholdelse af et stålskib, der konstant ligger i saltvand og er udsat for vejr og vind. PEDER SKRAM skal dokkes med passende mellemrum, en ikke helt billig udgift, som der skal skaffes penge til. For nærværende er formidlingen af fregattens historie til det besøgende publikum, den arbejdsopgave, som fonden prioriterer højest. Fortællingen om fregattens 45 årige historie, skal i tekst og billeder, ved anvendelse af audiovisuelle hjælpemidler, samt dukker iklædt uniformer, gøre et besøg ombord levende og spændende. Fondens har indkøbt og er ved at implementere et audioguidesystem, der fortæller historien, mens den besøgende bevæger sig rundt i de mange rum, der er åbne for publikum. Temaudstillinger om fregattens taktiske opgaver under den kolde krig, livet ombord, og højdepunkter i fregattens levetid skal indrettes. I samarbejde med udstillingsarkitekter og Statens Forsvarshistoriske Museum er der ved at blive udarbejdet en plan for formidlingen af historien. Til dette har fonden modtaget økonomisk støtte fra Arbejdsmarkedets feriefond og sammen med andre sponsorer, er det planen at færdiggøre formidlingsprojektet inden for de næste 3 år. Modelbyggergruppen af 1999 har ligeledes indrettet en samling af skibsmodeller fra tidsperioden under den kolde krig ombord. Mange yngre mennesker har ikke oplevet perioden under den kolde krig og ombord i PEDER SKRAM, fortælles den sømilitære side af denne spændende historie.

For nogle år siden blev ubåden SÆLEN overdraget til Statens Forsvarshistoriske Museum, hvorunder Orlogsmuseet



Fonden inviterede til officiel indvielse den 23. september 2008, hvor dronningen, sammen med prinsgemalen, kunne indvie Peder Skram som museumsskib. Foto: Frank Horn.

indgår, og blev placeret på Bradbænken, syd for Mastekranen. Tilsvarende er motormissilbåden SEHESTED, ligeledes ejet af SFM, fortøjet under Mastekranen. Begge fartøjer er nu museumsskibe med adgang for publikum. Hermed er der nu samlet tre orlogsskibe fra den samme tidsperiode under den kolde krig og som markedsføres under betegnelsen: "Skibe på Holmen" Besøgende kan vælge at købe en adgangsbillet, der giver adgang til alle museumsskibene eller kun en enkelt. SFM og Fonden PEDER SKRAM samarbejder omkring billetsalg og markedsføring. Dermed er der skabt et museumsmiljø på Nyholm, omkring de historiske bygninger, hvor der i arresthuset er ved at blive indrettet en ubådsudstilling, og hvor Orlogsmuseets modelbyggerlaug ligeledes har til huse. Forudsætningerne for et egentlig nationalt marinemuseum er nu en mulighed, da en del af de historiske bygninger står tomme. Med andre ord er det muligt, på sigt, at samle Flådens 500 årige historie på Nyholm, her hvor denne har haft sin hovedbase i mere end 300 år. En så enestående chance bør ikke forspildes. Peder Skram projektet har været med til at bane vejen for at bevare og vise Danmarks sømilitære historie på Holmen.

Når fregatten er færdigindrettet, vil det være naturligt, at PEDER SKRAM overdrages til Statens Forsvarshistoriske Museum, der i forvejen ejer og driver de to øvrige museale orlogsskibe på Holmen. Indtil det sker, er Fonden Peder Skram garanten for, at fregatten bevares for eftertiden, og de kommende generationer kan opleve en spændende del af Danmarks maritime historie ombord.



Det var løse skud en sen novemberaften i 1917, som gjorde AURORA verdensberømt, hvorved det blev bevaret for eftertiden og i dag kan ses som museumsskib i Skt. Petersborg.

Søslaget i Tsushimastrædet 1905

I 2005 var det 100 år siden, at det store søslag mellem Rusland og Japan fandt sted i strædet mellem Japan og Korea. Slaget blev vendepunktet i Den Russisk-japanske Krig - en krig som fylder meget lidt i danskernes bevidsthed på trods af, at adskillige danske skibe og mange danskere var involveret.

Når søslaget rinder mig i hu, skyldes det, at jeg netop er hjemvendt fra en 3.300 km lang flodrejse fra Uralbjergene til Skt. Petersborg. I Nordens Venedig genså jeg krydseren AURORA, som er bevaret, fordi det var herfra de løse skud blev affyret, som indledte angrebet på Vinterpaladset 24. oktober 1917 (7. november vor tid), og gav dermed startskuddet til Den russiske Revolution.

Det er derimod mindre kendt, at AURORA også deltog i slaget i Tsushimastrædet i 1905 og i øvrigt kæmpede mod et andet krigsskib, nemlig det japanske slagskib MIKASA, som også er bevaret. De er de eneste to krigsskibe i verden, der har kæmpet mod hinanden - og som er bevaret for eftertiden. MIKASA fungerer ligesom AURORA som museumsskib og ligger støbt ind i en betondok i Yokosuka syd for Tokyo.

Kampen om Port Arthur

Den historiske baggrund for krigen skal søges i Zar-ruslands territoriale udvidelsestrang i Det Fjerne Østen, som kolliderede med Japans ønske om indflydelse i bl.a. Manchuriet og Korea. Trods gentagne løfter herom tøvede Rusland med at trække sine tropper ud af Manchuriet. Japan havde med vestmagternes accept fået overdraget Korea efter Den Kinesisk-Japanske Krig 1894-95, og japanerne var naturligvis interesseret i fuld kontrol over Tsushimastrædet mellem Japan og Korea - men samtidig ville en kontrol af strædet gå på tværs

af Ruslands interesselinie fra Vladivostok til Port Arthur (Lüshun), som var den russiske flådes vinterbase i fjernøsten.

Den 8. februar 1904 gennemførte japanerne et overraskelsesangreb mod den russiske flåde i Port Arthur og erklærede formelt krig dagen efter. Angrebet var ikke en ubetinget succes. Flere japanske skibe blev sænket af russiske miner. Af japanernes 16 affyrede torpedoer ramte kun tre, men ingen russiske skibe sank. Da den japanske flåde den efterfølgende dag vendte tilbage for at fortsætte angrebet, blev den overraskende mødt af de russiske krigsskibe, som påførte japanerne svære tab, og russerne returnerede til Port Arthur. Den russiske flåde kunne dog ikke forhindre japanerne i at landsætte tropper og indlede en belejring af byen.

I forårets løb fandt flere træfninger sted, og i august forsøgte den russiske admiral Makarov et udbrud. Hans eget flagskib, panserkrydseren PETROPAVLOVSK, løb på en russiske mine og sank - og Makarov omkom. Dette uheld lammede den russiske flåde, som atter søgte ly i Port Arthur. Forinden var MIKASA, som deltog i slaget, blevet ramt af flere alvorlige fuldræfere, og den japanske flådechef, admiral Togo, undgik mirakuløst at blive dræbt.

Lidt efter lidt sønderskød japanerne de russiske skibe fra både land og vand. Syv slagskibe, seks krydsere og 29 destroyere gik tabt mod japanernes to slagskibe, to krydsere og to destroyere. Den japanske overlegenhed til søs var nu så stor, at den japanske flåde kunne blokere for den nordlige russiske eskadre, som havde været frosset inde i Vladivostok. For det russiske admiralitet var det en kendsgerning, at flådeforstærkning var nødvendig. Man traf derfor i Skt. Petersborg den skæbnesvangre beslutning, at sende den russiske Østersøflåde til undsætning. Desuden besluttedes det at sende russiske troppeforstærkninger til krigsområdet.

Dansk deltagelse i krigen

For at fremme transporten af russiske tropper blev anlæggelsen af den over 9000 km lange Transsibiriske Jernbane intensiveret. Bygningen af jernbanen var allerede blevet påbegyndt i 1891 og omkring 1900 nåede man Bajkalsøen midt i Sibirien. For at undgå det besværlige anlægsarbejde over og gennem klipperne, som går helt ned til



Af Th. Sandbeck

Forfatteren om sig selv

Jeg var telegrafist i Marinen 1959-62 (motortorpedobådene), derefter på Fanø Navigations-skole 1963-64.

Har sejlet som telegrafist i Mærsk-flåden og derefter 20 år i ØK. Fra 1985 tolv år på havforskningskibet DANA efterfulgt af en kort periode som afløser skibsadministrator på grønlandske passagerskibe. I 1998 officer og underviser på skoleskibet DANMARK.

Sejlskibe står mit hjerte nær, jeg har således sejlet som kadet på en række af verdens største sejlskibe, bl.a. de russiske skoleskibe SEDOV, KRUZENSHTERN og MIR foruden norske STATSRAAD LEHMKUHL.

I hverdagen sejler jeg med den 111 år gamle skonnert MARTHA af Vejle. Har udgivet bøgerne: Martha - en skonnert gennem 100 år, 40 år til søs - fortalt i ord og billeder, Dansk fiskeri - retnings-skibene og fiskerikontrollen, Danske havforskningskibe gennem 250 år, De danske isbrydere (sammen med Knud Fischer), I orgeltonernes verden og Slægters gang i Vinding.

Desuden medforfatter til flere bøger og har skrevet en lang række artikler om søfart og historie til div. blade og aviser. Har i radio og tv fortalt om mit eget spændende liv, holdt foredrag og vist diasshow om livet til søs og mine mange rejser til 115 lande.



MARTHA
af Vejle.

Søslaget i Tsushimastrædet 1905

Fortsat fra forrige side

Bajkalsøen, besluttede russerne at kontrahere et par isbrydende færger og anlægge en færgehavn ved søen. Om sommeren kunne tropper og passagerer sejles over søen og videre med tog. Om vinteren lagde man jernbaneskiner på isen tværs over søen.

For at bygge den vigtige havn inden den sibiriske vinter atter lukkede søen, blev danskeren Peter Rieffestahl sat på opgaven. Han havde 1000 arbejdere til rådighed og nåede at nedramme 23.000 træstammer til pilotering og fik havnen færdig på 4½ måned. Rieffestahl tjente så godt på den veludførte opgave, at han købte et bryggeri i Irkutsk for pengene. Han brød sig imidlertid ikke om den lokale øl, hvorfor han fik ansat en brygmester fra Wiibroes Bryggeri i Helsingør. Ti år senere var Rieffestahl den største ølbrygger i Irkutsk og inden revolutionen stoppede det hele i 1917, havde han bryggerier over store dele af Sibirien.

For at få stadig flere troppestykker sendt af sted til østen, blev jernbanen lagt syd om Bajkal, og Circum-Bajkal Jernbanen stod færdig i 1905. Ydermere blev tropper sendt med indchartrede skibe. Her kom Det Østasiatiske Kompagni til at spille en stor rolle. Det er dog diskutabelt, hvor stor den tidlige ØK-indsats var, men kompagniets stifter, H.N. Andersen, har selv skriftligt berettet, hvordan Zar Nikolaj 2. kaldte ham til Skt. Petersborg, hvor Andersen fremlagde sin plan om at sende tropper og forsyninger til Vladivostok. Dette måtte dog opgives efter Port Arthurs fald, hvor japanske flådeskibe kontrollerede farvandet. H.N. Andersen fortæller, at ladningerne måtte omlades til andre skibe,

som anløb andre havne, bl.a. Nikolajevsk ved Amurfloden, for at 'skjule sporene'. Historien lyder usandsynlig både p.g.a. isforekomsterne ved Vladivostok og fordi Danmark i lighed med en række andre vestlige søfartsnationer allerede den 9. februar 1905 havde erklæret sig neutrale under Den Russisk-japanske Krig.

Den russiske ekspansion i Kina (Manchuriet) og ikke mindst Bokseropstanden i Nordkina havde skabt et stort behov for skibstonnage. Derfor begyndte ØK allerede i 1900 at overføre skibe til Kompagniets nyoprettede russiske datterselskab, Det Russisk-Østasiatiske Kompagni, DRØK. Det drejede sig bl.a. om MALAYA bygget 1898, MANCHURIA bygget på B&W 1900, KOREA bygget 1899 og CATHAY, bygget 1898 og omdøbt KITAI ved salget til DRØK. I 1904/05 blev også BINTANG og PRINS VALDEMAR solgt til DRØK. Sidstnævnte blev omdøbt LIVONIA - og i øvrigt tilbagekøbt til ØK i 1907 og omdøbt INDIEN - og sænket marts 1918 af en tysk ubåd i Nordatlanten hvorved 29 besætningsmedlemmer omkom.

MANCHURIA på 6.075 brt. blev overført til DRØK i 1902 med kaptajn Knud Prahls som fører. Ved krigsudbruddet den 9. februar 1904 blev skibet opbrugt af japanerne ud for Port Arthur med krigsmateriel fra Skt. Petersborg til russerne. Skibet blev beslaglagt og eskorteret til Japan. Officerer og mandskab blev april 1904 løsladt og hjemsendt via Nagasaki. Skibet blev omdøbt KANTO MARU og menes forlist i 1909.

KOREA og KITAI indgik foråret 1904 i den formidable flådestyrke på omkring 40 skibe, som russerne udrustede i Østersøen, bestående af slagskibe, krydsere, destroyere og andre krigsskibe foruden specialskibe og tre moderne forsyningskibe, bl.a. de to ØK-skibe. ØK-skibene blev i 1907 igen overtaget af ØK. KOREA

KOREA bygget 1899



CATHAY, bygget 1898
og omdøbt KITAI.





De russiske krigsskibe PALLADA og POBIEDA under japansk beskydning i Port Arthurs havn 30.11.1904; begge skibe blev sænket få dage senere.

forliste under en storm i Atlanten i 1910. KITAI fik sit gamle navn CATHAY tilbage og minesprængte 1915 i Nordsøen.

Østersøflåden til Østen

Først i oktober 1904 var den russiske Østersøflåde færdigudrustet, og den 15. oktober ledede eskadren anker og passerede de danske farvande og stod ud i Nordsøen. På Doggerbanke fik russerne i morgentågen øje på en mængde næsten ens fartøjer og åbnede ild i den tro, at de var japanske torpedobåde, som en russisk spion i København havde rapporteret til Skt. Petersborg. Det stod imidlertid hurtigt klart, at man havde beskudt den engelske trawlerflåde. Det fremkaldte diplomatisk aktivitet i et i forvejen anspændt forhold mellem England og Rusland. Foruden at sænke en engelsk trawler, havde de russiske skibe i det usigtbare vejr også skudt på egne skibe. Slagskibet SUVOROV nåede at ramme AURORA med hele fem træffere, hvorved skibspræsten blev dødeligt såret.

Den russiske flåde fortsatte rejsen, men i Tanger fik et forsyningskib ankeret i telegrafkablet mellem Afrika og Europa. For at undgå yderligere forsinkelser beordrede den russiske admiral kablet hugget over og skabte derved på turen store vanskeligheder med at kommunikere med admiralitetet i Skt. Petersborg, idet de russiske skibe ikke var udrustet med det nymodens radioanlæg. Eskadren fortsatte ned langs Afrikas vestkyst og nåede oms-

der Madagaskar, hvor skibene bunkrede, blev bundskrabt og efterset. Samtidig modtog man den nedslående besked, at Port Arthur den 2. januar 1905 var faldet. Alligevel fik admiral Rozjestsvenskij ordre til at fortsætte. Marts 1905 nåede han Sumatra, hvor han modtog meldingen om, at også Mukden var faldet. Atter fik han ordre til at fortsætte mod Vladivostok. Også Singapore og Saigon blev anløbet, og den 27. maj passerede han Koreas sydspids på vej ind i Tsushimastrædet til den største massakre i søkrigens historie.

Den russiske Østersøflåde var forældet, nedslidt og stærkt medtaget af den lange sørejse på over 15.000 mil. Skibene var ikke bygget til lange sørejser, og problemerne med bunkerul var enorme. Overalt var der stuvet kul – selv på dækket og i dele af apteringen. Mandskabet var trætte, desillusionerede og dårligt trænet. Den japanske marine var derimod optimistisk og kampberedt. Japan var i gang med en storstilet industrialisering. Den japanske flåde hørte til tidens mest moderne med flere skibe bygget i Europa. MIKASA blev således køllagt hos Vickers Co. i England i 1899, afleveret til japanerne i 1902 og var i en kort periode verdens største slagskib. Alene skibets dampmaskiner ydede 15.000 hk og gav skibet en fart på 18 knob. Hvor russerne benyttede sig af optisk signalering, havde japanerne allerede indført radiokommunikation. Japanerne var forberedt og afventede den russiske flådes komme. ▶

Søslaget i Tsushimastrædet 1905

Fortsat fra forrige side

Slaget i Tsushimastrædet

Den 27. maj 1905 kl. 13.55 fik japanerne de første russiske skibe i sigte, og admiral Togo hejste det berømte Z-flag på MIKASA's flagmast. Togos slagplan var overraskende og dristig. Først satte han kursen nordpå, og lod russerne, der sejlede i to parallelle rækker, hale ind på sig. Derefter gav han pludselig ordre til at vende 180 grader og gå mod de russiske skibe. Overrasket over dette træk åbnede russerne kl. 14.08 ild, og to minutter senere besvarede japanerne ilden på 6.400 meters afstand. Med japanernes svære kanoner og nøjagtige skud var slaget afgjort i løbet af et par timer. Hvor kun de forreste russiske skibe kunne affyre skud uden fare for at ramme egne enheder, var alle de japanske skibe i stand til at afgive bredsider.

Af den russiske flåde nåede kun en Akrydser og to destroyere frem til Vladivostok. 35 skibe blev enten sænket, afvæbnet eller erobret de følgende to

døgn. Af 12 russiske slagskibe blev otte sænket og resten erobret. Syv destroyere led samme skæbne. Tre russiske skibe undslap sydpå mod Filippinerne, heraf AURORA, som for anden gang på rejsen modtog flere fuldtræffere. Efter 21 døgn i søen kastede skibet anker ved Manila, hvor det blev interneret, indtil der blev forhandlet fred ved amerikansk mellemkomst - og AURORA kunne returnere til Skt. Petersborg.

Japanernes samlede tab under slaget var tre torpedobåde og 117 faldne mod 4.830 russere. MIKASA, færdigreperearet ved hjemhavnen Sasebo og netop indgået igen i styrken som admiralsskib, var det hårdest medtagne af de japanske skibe med 33 registrerede skader. En fuldtræffer ramte styrbord bro, og for anden gang undgik admiral Togo sin skæbne. Skibet var dog ikke mere medtaget end admiral Togo den følgende dag om bord modtog den russiske admiral Nebogatovs overgivelse. Nebogatov havde afløst Rozjestvenskij, som var blevet såret under slaget. For anden gang returnerede MIKASA til Sasebo for reparation. Admiral Togo og hans stab forlod skibet for at deltage i et møde i Tokyo om fredsbetingelserne.



*Admiral Togo
hejste det
berømte Z-flag
på MIKASA's
flagmast.*



Japansk tryk, viser træfningen, hvor Togos flåde bekæmper de russiske.



Admiral Rozjestvenskij som have kommandoen over 2. og 3. russiske eskadre og modparten Togo med kommando over den japanske flåde.

ØKs deltagelse i krigen

Også ØK kom på tablisten med dampskibet PRINSESSE MARIE, der i øvrigt sammen med søsterskibet PRINS VALDEMAR var de to første større danske skib med oliefyrede kedler. Begge var bygget 1902 i Tyskland i henholdsvis Kiel og Flensborg. PRINSESSE MARIE på 5.416 brt. blev januar 1905 chartrt til hjemtransport af russiske flygtninge fra Port Arthur. Senere på året – 21. juni 1905 – blev skibet på rejse fra Singapore til Kobe stoppet af den russiske krydser TEREK og lasten erklæret for kontrabande. Dagen efter blev kaptajn Ingemann og hans besætning samt passagerer evakueret og skibet mineret og sprængt. Besætningen blev senere landsat i Batavia (Jakarta) på Java og kom hjem via Singapore.

Sænkningen vakte voldsom Særme hos ØK og ikke mindst hos skibets gudmoder, den kloge men excentriske prinsesse Marie, som skibet var opkaldt efter. Hun havde investeret et stort beløb i skib og ladning og klagede til Zar Nikolai 2. Han lovede sin tante og ØK fuld erstatning, men først efter lang tids tovtrækkeri blev erstatningen på 96.950 pund sterling udbetalt. Pengene kom belejligt for ØK, som var i stor økonomisk krise. Kompagniet havde i de år mistet omkring 60% af aktiekapitalen. ►



Søslaget i Tsushimastrædet 1905

Fortsat fra forrige side

Tabet blev holdt skjult for aktionærer og offentligheden gennem løgne, fortællelser og forvanskede regnskaber, men takket være de skibe, som ØK stillede til rådighed til hjemtransport af russiske tropper og flygtninge efter krigsafslutningen, blev ØKs nedture vendt – faktisk gik ØK derefter en god tid i møde.

Allerede januar 1905 begyndte russerne at sejle flygtninge og sårede fra Port Arthur tilbage til Rusland på fremmede skibe via Shanghai, og efter krigen skulle 63.000 russiske krigsfanger transporteres fra Japan til Vladivostok. 140.000 soldater skulle transporteres til Odessa og dernæst videre til Rusland med jernbane. Den Transsibiriske Jernbane, der ellers havde fungeret effektivt under krigen med 4-7 kæmpevogne hver vej dagligt, kunne ikke alene klare de store hjemtransporter – og var i øvrigt i perioder behersket af revolutionære oprørere. ØK overførte dampskibene ST. DOMINGO, JULIETTE, ZEPHYRUS og MONGOLIA til DRØK, foruden egne, chartrede og fremmede fartøjer blev sat ind på den store opgave. I hvert fald deltog ni ØK-skibe i de første 4-5 måneder af 1906, bl.a. KINA og INDIEN. I alt sejlede omkring 50 skibe 87.000 soldater til Odessa alene i denne periode.

MIKASA's videre skæbne

Den 11. september 1905 lige efter midnat eksploderede MIKASA's agterste magasin, og inden to timer stod skibet på havets bund med overbygningen over vandet. Alligevel omkom 339 besætningsmedlemmer. Slaget ved Port Arthur havde kostet 33 døde om bord i MIKASA og slaget i Tsushimastrædet blot otte. Årsagen til eksplosionen blev aldrig opklaret. Teorier om sabotage har været fremme, da skibets besætning var frustreret over resultatet af fredsforhandlingerne. Den havde med rette følt, at Japan havde vundet en stor sejr – men kendte kun lidt til landets dårlige økonomi og det formålsløse i at fortsætte krigen.

Skønt russerne havde store troppstyrker og reserver i land og kunne have fortsat krigen, bevirkede indre uro i zarens rige,

at regeringen ønskede at standse krigen. Der var derfor basis for fredsforhandlinger. Fredskonferencen fandt sted under ledelse af den amerikanske præsident Theodore Roosevelt i Portsmouth, USA, og fredstraktaten blev underskrevet 5. september 1905. Takket være dygtigt diplomati fra russernes side slap Rusland med at afstå den sydlige del af Sakhalinhalvøen og rømme Manchuriet og Port Arthur samt anerkende Korea som japansk interessesfære. Den japanske regering gik af efter folkelige protester, og Roosevelt modtog året efter Nobels Fredspris for sit fredsinitiativ. Kineserne var der stort set ingen, der bekymrede sig om.

MIKASA blev efter flere forgæves forsøg hævet efter 11 måneder på havets bund. Maskinbesætningen fyrede op under de store kedler, og for egen kraft sejlede den hårdt prøvede kæmpe af sted til tørdokken. I 1907 var skibet atter i tjeneste og aktiv under 1. verdenskrig. I 1918 sejlede skibet en ekspeditionsstyrke til Sibirien, men ramte en klippe og blev repareret i Vladivostok. Fire år senere var skibet bestemt for opbrugning i.h.t aftalerne efter nedrustningskonferencen i Washington. Dette udløste et ramaskrig i Japan, som bevirkede, at skibet undgik sin skæbne. I 1926 åbnedes skibet som museum og historisk monument.

Under 2. verdenskrig forfaldt skibet stærkt. En proces som forstærkedes under den efterfølgende amerikanske besættelse og den totale demilitarisering af Japan. Kanoner og anden militærudrustning blev fjernet, og skibet måtte yderligere lide den tort at blive anvendt som bar og dansehal. I 1958 blev en ny bevaringskomité dannet, og de japanske forsvarsstyrker overtog atter skibet, godt støttet af den amerikanske admiral Chester Nimitz. En støtte der kan forekomme ejendommelig, da Nimitz var ansvarlig for sænkning af flest japanske skibe under krigen. Nu var det den kolde krig, der satte dagsordenen, og amerikanerne fandt det vigtigt at genrejse den japanske stolthed, og MIKASA var et oplagt symbol, som ikke kunne såre andre sejrende magter fra 2. verdenskrig end Sovjetunionen, som i øvrigt indgav protester.

I 1961 blev MIKASA genåbnet som et imponerende museum med de svære kanoner på deres rette plads: fire 30 cm kanoner, 14 stk. 15 cm og tyve 8 cm



I 1961 blev MIKASA genåbnet som et imponerende museum med de svære kanoner på deres rette plads.

kanoner samt fire torpedorør. Broen er i dag intakt med de gamle instrumenter, i radiatorummet står gnistsenderen og vidner om et moderne skib, da MIKASA deltog i slaget i Tsushimastrædet. Selv de fuldtræffere, som skibet fik under slaget, var i 1972, da forfatteren besøgte skibet, markeret på skroget. I et specielt udstillingsrum om bord vises uniformer, effekter og fotos fra det berømte søslag.

AURORA's skæbne

AURORA blev køllagt på Galerniiskibsværftet i Skt. Petersborg i 1896, søsat maj 1900 og færdigudrustet to år senere. 137 m langt, 6.630 tons og armeret med otte 6 tommer og 22 12 pundes kanoner samt forsynet med fire torpedorør. Skibet kunne gøre 20 knob med sine 11.600 hk udviklet af de 24 Belleville-kedler – datidens mest anvendte.

På grund af den lange byggeperiode var skibet allerede delvist umoderne ved søsætningen med de høje skorstene, som skulle hindre røgen i at ødelægge optisk sigt. Foruden drejelige kanoner på for- og agterdæk var skibet udrustet med de fleste kanoner langs siderne - et levn fra gamle dage, hvor man kun kendte til 'bredsider'.

AURORA indgik med sin besætning på 570 mand i den russiske Østersøflåde. Søfolkene var værnepligtige med en tjenesteperiode på syv år, måtte ikke gifte sig og blev dårligt lønnet og forplejet. Da krigen med Japan brød ud i 1904 var AURORA på vej ud til den russiske Stillehavsflåde sammen med andre krydsere og torpedobåde, men blev beordret tilbage til Skt. Petersborg. Oktober samme år sejlede skibet atter af sted og deltog som fortalt i kampen i Tsushimastrædet. Efter interneringen i Manila vendte skibet tilbage til Østersøeskadren og deltog aktivt under 1. verdenskrig i Østersøen. Under 2. verdenskrig, hvor Skt. Petersborg (Leningrad) var belejret af tyske tropper i næsten 900 dage og 600.000 russere omkom, forsvarede AURORA byen mod luftangreb fra havnen i Lomonosov, som ligger ret over for flådebasen Kronstadt uden for Skt. Petersborg. Da tyskerne trængte længere frem, blev skibet sænket, for at fjenden ikke skulle få fingrene i det. I 950 døgn stod skibet på havets bund - men det var de løse skud en sen novemberaften i 1917, som gjorde det verdensberømt, hvorved det blev bevaret for eftertiden og i dag kan ses som museumsskib i Skt. Petersborg, hvor forfatteren har besøgt det flere gange.

Radiodivisionen melder

Kaj Nielsen, leder af Radiodivisionen OZ1RDN
oz1rdn@pederskramsvenner.dk og ozniac@jubii.dk



Så er sæson 2011 i gang. 2. udgave af vagtlisten er udsendt, og som det kan ses, er der ubesatte vagter. Kig venligst i jeres kalendere om I kan finde et par dage som telegrafist ombord i PESK - derefter meddel mig, hvilke dage I kan tage vagter.

Hvis der er medlemmer af PEDER SKRAM's Venner, der er radioamatører med sendetilladelse, skal I være velkomne som medlemmer af Radiodivisionen PESK - det er gratis. Med radiostationens udstyr kan der etableres forbindelser indenlands og til fjernere lande (DX) med telegrafi og SSB, videre er der kontakt til gæsterne ombord i PESK, hvor vi orienterer om radiostationen og skibet. I kan tilmelde jer pr. e-mail på de adresser, der står foroven. Radiostationen har været aktiveret tre gange siden lukningen i oktober måned 2010 - sidste gang 28. april i år. Her viste det sig, at en modtager var u/s - bliver rep. inden sæsonstart. Den defekte TCXO enhed i en anden modtager er udskiftet. Så nu sporer sender og modtager igen. Den automatiske antenntuner

til en 12 meter stavantenne fungerer godt nu, men den skal betjenes som beskrevet i stationshåndbogen og indstilles som angivet i afstemningsskemaet.

Udover den tidligere nævnte superpaddle (se billedet) er der ikke tilgået yderligere materiale siden lukningen i 2010.

Radioudbredelsesforholdene er p.t. meget varierende, da solens aktivitet ikke følger de tidligere kendte mønstre, men periodisk er radioforholdene, som de burde være henset til den øjeblikkelige placering i solpletcyklus'en.

Jeg ser frem til en spændende sæson.



Nyt fra kontoret

Erik Nygaard og Kaj Aage Sørensen
kontor@pederskramsvenner.dk

Det er sekretariatet en fornøjelse at byde følgende nye medlemmer velkommen i Venefforeningen:

Bent Raith, Skibby. Bent Rehder Algreen, Løsning.
Lars Henning Byrup, Allerød.

Kontingent opkrævningen for 2011

Vi takker nye og gamle medlemmer for deres medlemsindbetaling for året 2011.

Desværre mangler der stadig indbetaling fra enkelte af vores medlemmer, de vil i nærmeste fremtid få en rykker.

Modtager du en rykker og mener du, at du allerede har betalt, bedes du venligst kontakte os, så vi kan få gjort fejlen god igen.



Betal gerne via Netbank

Du er velkommen til at betale via Netbank, du skal så betale til
Reg. nr.: 9570 kontonr.: 06 83 280
og derefter som tekst på modtagerens kontoudtog: medlemsnummer og navn.

Ved betalingskort, vælges korttype 01 og igen som meddelelse til modtager: medlemsnummer og navn.

Besøg

Fregatten PEDER SKRAM

Fregatten ligger
ved Elefanten på
Marinestation
København, Nyholm.



Åbningsperiode og priser 2011

Peder Skram er åben hver dag fra klokken 11 til 17 i skolernes pinse-, sommer- og efterårsferie samt i alle weekends i juni og august. Desuden er fregatten åben for rundvisninger året rundt efter nærmere aftale. Biletprisen er 60 kr. for voksne og 30 kr. for børn. Desuden kan der købes fællesbillet til besøg på fregatten, ubåden og missilbåden.

**Besøg også:
Rigets flag, Batteriet Sixtus,
hovedvagten Under kronen,
Mastekranen,
ubåden SPRINGEREN,
samt Torpedomissilbåden
SEHESTED**



En udflugt til fregatten kan ske med HT's Havnebus 901 eller 902. Der er afgang fra Nordre Toldbod eller Det Kongelige Bibliotek hver 20 min. Stå af ved Holmen Nord. Alm. HT billetter eller klippekort gælder.



Du kan også bruge linie 47 eller 66 der kører fra Vesterport Station og Hovedbanegården.

Fregattens telefon i åbningsperioden: 32 57 13 16

Returadresse:
Fregatten PEDER SKRAM.s Venner
Elefanten 2, Nyholm,
1439 København K.

Returneres ved varig adresseforandring med oplysning om ny adresse.



*Det travle skibskontor
i forskibet.*

Foto: Finn Hillmose